

Ert diarienummer: KOV 2019/801

Handläggare: Lina Lagerroth

Konsumentverket
konsumentverket@konsumentverket.se

Yttrande över Förslag till föreskrifter om information till kollektivtrafikresenärer (KOV 2019/801)

Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO) driver frågor av intresse för kommersiella tågoperatörer verksamma i Sverige samt andra kommersiella aktörer i järnvägssektorn. Tågoperatörerna har 43 medlemmar, varav 30 bedriver järnvägstrafik och 13 är verksamma som leverantörer eller entreprenörer i järnvägsbranschen. Medlemmarna driver såväl person- som godstrafik på järnväg. Tågoperatörernas verksamhet fokuserar på 3K: Högre Kvalitet, Ökad Kapacitet och Förbättrad Konkurrenskraft.

BTO har tagit del av förslag till Konsumentverkets föreskrifter om information till kollektivtrafikresenärer samt tillhörande konsekvensutredning över detta förslag.

BTO ser i grunden positivt till att information till kollektivtrafikresenärer förtydligas för att förenkla för resenärer genom att informationen ges på ett enhetligt sätt och i alla informationskanaler. BTO ser dock svårigheter i det förslag som Konsumentverket tagit fram kopplade till den problematik som föreligger när trafikoperatörer bedriver trafik under Lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter samt trafik som regleras av Förordning (EG) nr 1371/2007 – passagerarförordningen – och båda typerna av trafik trafikerar samma stationer med samma fordon. Vi ser även utmaningar i kravet att trafikoperatörer ska tillgängliggöra information på stationer och hållplatser eftersom dessa inte ägs eller förfogas över av transportörerna. Här skulle vi även behöva invänta ett förtydligande kring definition av vad som avses med station, ett arbete som Transportstyrelsen nu påbörjar ¹.

Information om resenärers rättigheter – Bilaga A och Bilaga B

Flertalet av BTOs medlemmar bedriver både trafik som omfattas av Lagen och trafik som omfattas av Förordningen. Denna trafik trafikerar samma stationer och bedrivs med samma fordon. Resenärer som pendlar på samma sträckor har således olika rättigheter på olika avgångar/dagar. Fordon går vidare i särskilda omloppsbanor baserat på tidtabell och fordonens behov av underhåll. Det finns således inte fordon som endast trafikerar sträckor som omfattas av Lagen och fordon som endast trafikerar sträckor som omfattas av Förordningen.

Att lämna information i enlighet med Bilaga A och Bilaga B på webbplats och ombord skulle mot bakgrund av ovan skapa en omfattande förvirring för resenärerna eftersom risken att den är missvisande blir stor. BTO ser därför ett behov av att föreskrifterna lämnar utrymme för trafikoperatören att arbeta om och anpassa Bilaga A och Bilaga B till att även omfatta

¹ Transportstyrelsens Dnr TSJ 2019-3796

information om de rättigheter som tillkommer resenärer som omfattas av Förordningen. Detta inte minst mot bakgrund av det krav som Förordningen ställer på informationsmeddelande enligt artikel 29.

1 kap Inledande bestämmelser anser BTO inte är tidsenliga. Det är en tydlig ökande trend mot webb i mobila handhållna enheter medan trafiken minskar till webb via stationära och bärbara datorer. Man förutsätter även att transportörer har en webbplats vilket inte alltid är fallet. BTO anser inte heller att krav på informationsmängd ska differentieras mellan kanaler utan informationsnivån ska istället utgå från tillräcklig information från -app-användare.

Generellt anser BTO att skrivelserna är onödigt detaljerade avseende formatering på vissa platser (2 kap, 1 §, 4 §, 5 § samt 3 kap, 1 §, 4 § och 6 §). Det bör räcka med att skriva att formateringen ska vara tydlig och lättillgänglig precis som det är skrivet på övriga platser i dokumentet. De kommersiella företagen måste bibehålla möjligheten att skapa användarvänliga hemsidor och applikationer.

Information om Villkor som gäller för transportörens biljettpriser som specificeras i 2 kap 8 § är inte möjliga för köp i säljkanaler som inte transportören själv förfogar över. Exempel på dessa är resebyråer, webbförsäljningsportaler för biljetter, biljetter i samband med paket etc som transportören inte har rådighet över.

Definition på Transportören saknas idag i den lag man hänvisar till. Det behöver förtydligas vem som är "transportören" i fall med upphandlad persontrafik som t.ex. i Stockholm. Det bör förtydligas om det är trafikhuvudman eller trafikutövare som avses.

I 2 kap 9 § ställs krav på att transportören i samband med ändring av tidtabell eller linjesträckning särskilt ska informera om detta. Här behövs ett förtydligande kring vad som skiljer en trafikstörning och en förändring åt samt vilken tidshorisont som definierar en försening.

Transportörerna äger eller förfogar inte över stationer, väntsalar eller perronger. Rätten att nyttja perronger för resandeutbyte avtalas mellan tågoperatörer och Trafikverket. Rätten att nyttja merparten av de väntsalar som finns på stationer avtalas med svenska reseterminaler AB ("SRAB"). SRAB är ett helägt dotterbolag till Jernhusen AB och har uppdraget att utföra statens uppdrag till Jernhusen AB att på konkurrensneutrala villkor upplåta stationer i form av väntsalsfunktion till trafikföretag och dess resenärer. SRAB samordnar en rad olika ägare av väntsalar och trafikföretagen behöver då inte teckna enskilda avtal med varje enskild ägare. Att notera är dock att inte alla ägare av väntsalar har avtal med SRAB.

Rätten att nyttja vissa väntsalar i upphandlad trafik avtalas mellan den upphandlade kollektivtrafikmyndigheten och ägaren av stationen. Detta innebär även att transportören behöver ha tillstånd från ägaren/förvaltaren för att sätta upp information på stationerna. BTO anser vidare att tidtabeller i tryckt format inte fyller sitt syfte eftersom en tryckt tidtabell skulle vara kortsiktig, fragmentarisk samt innebära stor risk för att på kort tid vara ouppdaterad jämfört med en digital dito. Idag är det fler avgångar som anpassas efter efterfrågan och den omfattande mängd banarbeten som pågår i infrastrukturen. BTO vill upplysa Konsumentverket om att Kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 arbete om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv

2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster som helt fokuserar på digital informationsgivning till resenären.

Gällande information om tillgänglighet till stationer och hållplatser är transportören helt beroende av att SRAB, Trafikverket samt i vissa fall regionala kollektivtrafikmyndigheter/enskilda stationsägare tillhandahåller informationen för att kunna lämna ut den. I teorin skulle ett trafikföretag kunna samla in tillgänglighetsinformation på egen hand. För att hålla denna uppdaterad över tid måste dock informationen tillhandahållas och förvaltas av förvaltaren/ägaren.

SRAB tillhandahåller tillgänglighetsinformation om de stationer som har väntsalar via hemsidan www.dinstation.se. I dagsläget saknas dock information om hissar, ledstråk, prator, punktskrift, hörslinga och nivåskillnader. Vad gäller övriga stationer saknas helt sammanställd information, alternativt finns information som inte kan länkas till resenären.

Utan lagkrav på stationsförvaltare/fastighetsägare/ infrastrukturförvaltare kommer detta att vara förenat med stora kostnader för trafikföretagen. I det arbete som Transportstyrelsen har inlett i enlighet med ovan finns även problematiken med den stora faunan av olika ägare till ”stationer” och hur dessa ska kunna nås och om det ska instiftas en anmälningsplikt för dessa.

Det är realistiskt att tillhandahålla och hålla väsentlig informationen om tillgänglighet till fordon, stationer och hållplatser sparad och uppdaterad i en mobil applikation. Kravet bör i stället vara att tillgängliggöra informationen i mobilanpassat format via länk från egen hemsida vad gäller fordon och länk från stationsförvaltare vad gäller information om stationer och hållplatser.

Gällande information ombord på tåget som specificerats i 5 kap anser BTO att det bör räcka att ombord på fordonet kan finnas dekaler med hänvisning till webbplats på samma sätt som föreslås i 4 kap 3 §. Genom att sätta upp anslag i enlighet med Förslaget kommer synen på järnvägsföretag som en pålitlig leverantör av persontransporter påverkas än mer negativt.

Förslaget är mycket detaljerat och innehåller specifika tekniska lösningar såsom e-postadress, hyperlänkar och mobil applikation. BTO ser en risk i att Förslaget i sin nuvarande utformning snabbt tenderar att bli inaktuellt.

BTO anser att Konsumentverkets förslag kräver digital utveckling samt kontakt och koordination med externa parter så som SRAB, Trafikverket samt regionala kollektivtrafikmyndigheter varför en implementationstid från det att föreskrifterna är antagna till dess att de träder i kraft överstiger ett 1 år.

Stockholm den 6 september 2019

Björn Westerberg, VD
Branschföreningen Tågoperatörerna

Lina Lagerroth
Branschföreningen Tågoperatörerna